

La opción hondureña y la vía Panamá-Portobelo a fines del siglo XVI en la Carrera de Indias

Trade routes to the West Indies at the end of the 16th century: the Honduras and the Panamá - Portobelo options

López Guzmán, Rafael *; Espinosa Spínola, Gloria **

Fecha de terminación del trabajo: octubre de 1998.

Fecha de aceptación por la revista: febrero de 1999.

C.D.U.: 929 Saavedra, Francisco de.

BIBLID [0210-962-X(1999); 30; 187-207]

RESUMEN

El texto pretende analizar las controversias que se van a suceder a fines del siglo XVI en la estructuración de las rutas de la Carrera de Indias. Entonces se plantean las dificultades que presenta el puerto de Nombre de Dios y la necesidad de cambio a Portobelo o a la zona hondureña. Será el ingeniero Bautista Antonelli quien lleve a cabo la dirección de una serie de inspecciones para proponer las alternativas más viables y económicas para la Corona. La documentación utilizada proviene de la reunida por don Francisco de Saavedra, que detentó diversos cargos en América en el siglo XVIII, y que se conserva en la Facultad de Teología de Granada.

Palabras clave: Carrera de Indias; Fondos bibliográficos.

Identificadores: Saavedra, Francisco de; Antonelli, Bautista.

Topónimos: Panamá; Honduras.

Período: Siglo 16.

ABSTRACT

The present paper analyses the controversies which arose at the end of the 16th century over the structure of the Indian trade routes. At that time the use of port Nombre de Dios was seen to cause difficulties and a change to Portobelo or to the region of Honduras was proposed. Bautista Antonelli carried out a series of inspections to establish which were the most viable and economical alternatives for the Spanish Crown. The documentation used in this study – now preserved in the Theological Faculty of Granada – was collected by Francisco de Saavedra, who occupied several administrative posts in America in the 18th century.

Key words: Indian trade routes; Bibliographical collections.

Identification: Saavedra, Francisco de; Antonelli, Bautista.

Toponyms: Panamá; Honduras.

Period: 16th century.

* Departamento de Historia del Arte. Universidad de Granada.

** Departamento de Historia, Geografía e Historia del Arte. Universidad de Almería.

El Fondo Saavedra reúne los documentos que pertenecieron a don Francisco de Saavedra y que donados por la familia a la Compañía de Jesús en Sevilla pasaron, posteriormente, a Málaga, para terminar ordenados y catalogados en su actual emplazamiento de la Facultad de Teología de Granada.

En el estudio catalográfico del Fondo, Antonio Laserna nos indica que *Las cajas —la parte mas voluminosa— contienen documentación que abarca los siglos XVI-XIX, aunque en su mayoría está referida al siglo XVIII y relacionados con los cargos públicos que ocupó sucesivamente Francisco de Saavedra. Entre ellos, habría que destacar los emanados de su misión como comisario regio en América, sus actividades al frente de la Intendencia de Venezuela, su labor al frente del Ministerio de Hacienda...*¹. Posiblemente sus actividades en el nuevo continente y su preocupación con los nuevos aires que se querían dar al comercio interoceánico son las razones que justifican el grupo documental que referido a la Carrera de Indias abarca desde el siglo XVI al XVIII, el cual se constituye en la base de nuestro estudio.

No podemos olvidar la relación que don Francisco de Saavedra mantendrá con don José de Gálvez, que fue nombrado por Carlos III Ministro de Indias y Presidente del Consejo de Indias. Este continuará la política que había intentado llevar a cabo el marqués de Esquilache, centrada en el reforzamiento del dispositivo militar de las Indias, el aumento de la recaudación de impuestos y la estimulación del crecimiento del comercio entre España y América². Las ideas de Esquilache eran bien conocidas por Gálvez que había colaborado con él como visitador e intendente de México. Respecto al comercio en 1765 comienza la liberación autorizando a que la Habana y otros puertos antillanos pudiesen comerciar libremente con varios puertos peninsulares, no solo Cádiz como hasta entonces. La novedad apuntaba a vitalizar la economía de distintos territorios americanos y del litoral peninsular hasta entonces marginados del lucrativo comercio trasatlántico, y al mismo tiempo desarrollar la marina mercante y permitir una elevación en el rendimiento de los impuestos sobre el tráfico³. Estas reformas serían radicalmente frenadas tras la destitución del marqués en marzo de 1766.

Como señalábamos diez años después, Don Jose de Gálvez, ahora hombre fuerte en el gobierno de Carlos III, continua las reformas de Esquilache. Entre sus acciones caben señalar la creación, en 1776, del cuarto virreinato americano con capital en Buenos Aires. El mismo año estructura la intendencia de Caracas, que asumirá Saavedra entre 1783 y 1788. En tercer lugar, cabe reseñar, la publicación en 1788 del Reglamento del Libre Comercio que, finalmente, permitía el contacto directo entre doce puertos peninsulares y veinticuatro de América.

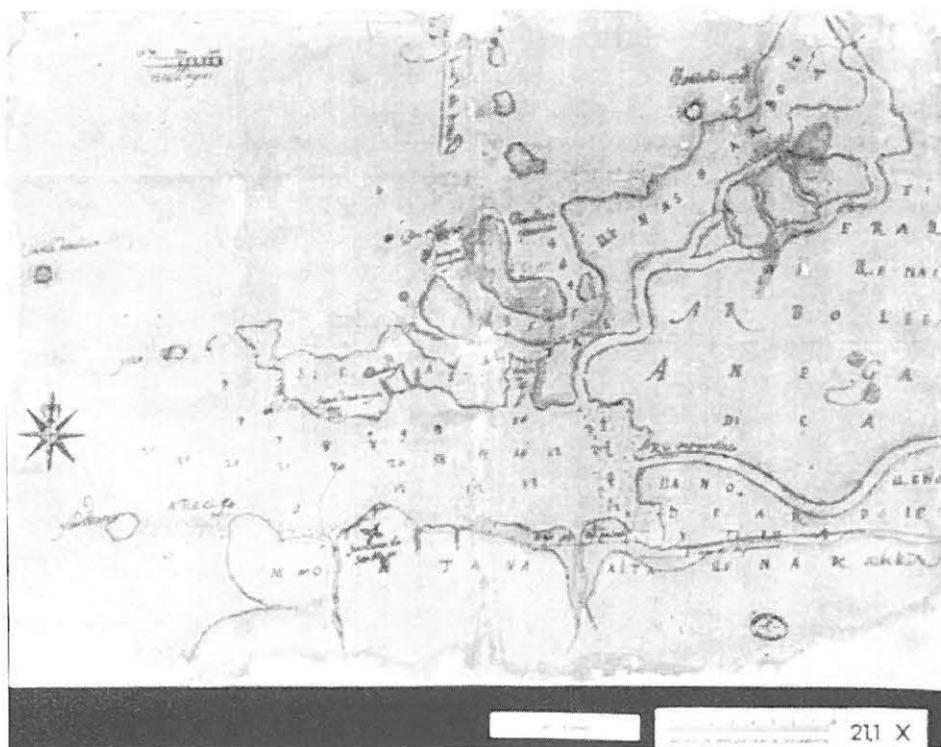
En esta política aperturista don Francisco de Saavedra será uno de los ilustrados que reflexione y tome decisiones desde sus distintos puestos de responsabilidad. Por ello, no es extraño que en su archivo existan documentos contemporáneos, pero también históricos, que le permiten analizar con cautela las decisiones que se toman en América en esos momentos.

Entre los mismos existen, como ya hemos señalado, varios memoriales correspondientes a la Carrera de Indias. Algunos de ellos, o su información, se conocen en materiales prove-

nientes casi siempre del Archivo de Indias de Sevilla. No obstante, el grupo del archivo granadino aporta algunos datos totalmente novedosos y otros sirven para matizar o reafirmar opiniones mantenidas hasta este momento por los distintos investigadores que se han dedicado a esta materia, permitiéndonos clarificar algunas decisiones importantes de fines del siglo XVI en la organización administrativa de Felipe II.

En 1588 la Corona Española formulaba el Plan de Defensa de las Indias, con la finalidad de, a través del conocimiento preciso de sus posesiones, situar los puertos fundamentales de la Carrera de Indias y proceder a su defensa⁴. Para ello se va a confiar al maestre de campo Juan de Tejeda y a Bautista Antonelli la visita y concreción de un plan de fortificaciones de la costa americana y de las islas caribeñas que aseguraran el buen funcionamiento del comercio establecido en la Carrera de Indias⁵.

Esta decisión a fines del siglo XVI, dentro del proyecto burocrático del estado filipino, tiene una serie de hitos anteriores que debemos remarcar. En el año 1543 la Corona estableció la obligatoriedad de que las embarcaciones navegaran agrupadas en convoyes con escolta, es decir, *en conserva*, utilizando términos marítimos empleados en la época. Además, se establecía que la Carrera de Indias tuviera una periodicidad anual y una ruta única entre el



1.—Plano del puerto de Portobelo y de las fortificaciones que se habían de hacer para su defensa. Bautista Antonelli. 1597. (Archivo de Indias, MP. Panamá, 12).

Caribe y Sevilla, con bifurcaciones hacia Nueva España (Veracruz) y Tierra Firme (Nombre de Dios)⁶.

Estamos ante un momento de experimentación de los sistemas de comunicación. En paralelo se concretan numerosas iniciativas de posibles alternativas que conllevan el conocimiento geográfico y que, pese a la concreción de 1588, no se detendrán durante todo el antiguo régimen.

En una real provisión, fechada en Aranjuez el 18 de octubre de 1564, se dispuso el régimen de flotas y galeones con el siguiente itinerario y periodicidad. La Flota de Nueva España partiría de Sevilla en abril o mayo (primero se estableció en enero) y llegaría a Veracruz, custodiando también embarcaciones para las Antillas y Honduras. En segundo lugar, los Galeones o Flota de Tierra Firme partiría de Sevilla en agosto o septiembre y su destino sería el istmo de Panamá, acompañando naves para Nombre de Dios y Cartagena de Indias⁷.

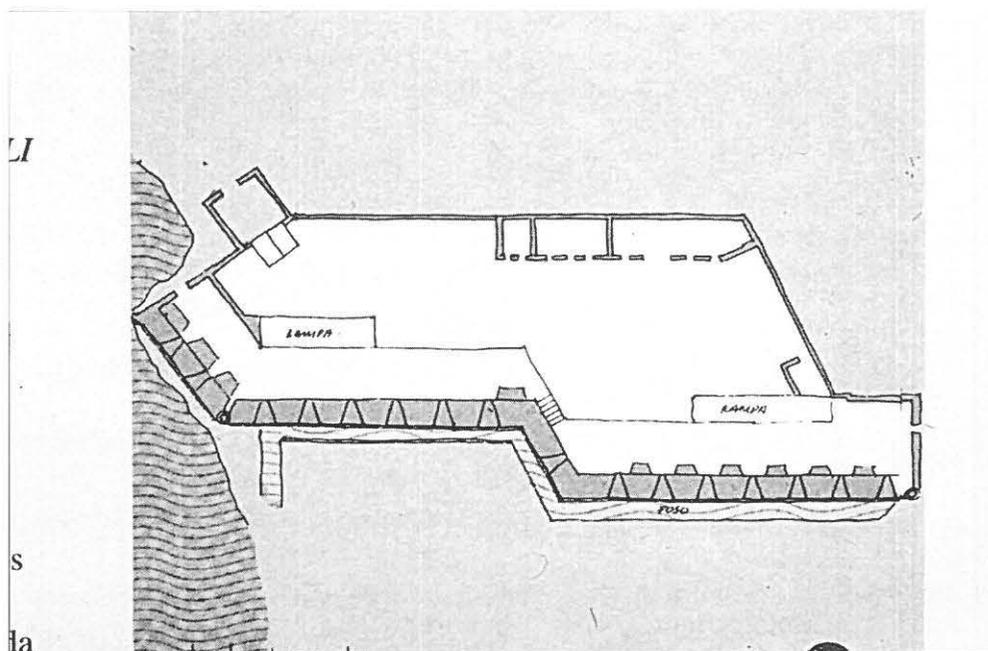
Ambas flotas, después de invernar en Indias, se reunían en el puerto de la Habana en primavera para, una vez juntas, regresar a Sevilla que mantenía el monopolio del comercio.

Evidentemente, como señala Ramón Serrera: *El diseño general del tráfico indiano se basó en un trazado muy simple, con cuatro grandes puertos que controlaban la distribución en suelo americano de las mercancías peninsulares y a través de los cuales se canalizaba la riqueza indiana en dirección a la metrópolis. Eran enclaves portuarios debidamente jerarquizados que perseguían el mismo fin: el flujo del metal precioso ultramarino a Sevilla*⁸.

Una de las cuestiones más importantes en relación con la ruta de los Galeones de Tierra Firme, que transportaban toda la plata de las minas peruanas, era establecer un puerto principal en la región centroamericana, en la comunicación pacífico-caribe. Durante la mayor parte del siglo XVI este puerto fue el de Nombre de Dios (Panamá), pero sus condiciones eran muy negativas ya que tenía escaso fondo, un clima insalubre y una bahía demasiado desprotegida y cubierta de arrecifes. Esta desfavorable ubicación se puso de manifiesto en mayor grado el día 6 de enero de 1596 cuando Nombre de Dios fue atacado por Francis Drake⁹.

Sin embargo, ya desde mediados del siglo XVI cuando se empieza a bosquejar el esquema de comunicaciones y defensa, definitivamente diseñado tras la real orden de 1588, la Corona Española era consciente de las limitaciones de Nombre de Dios analizando y prestando audiencia a otros posibles enclaves. A esta idea corresponden los tres documentos que presentamos¹⁰.

El debate fundamental se librará entre la conveniencia de mantener el istmo de Panamá como eje central de comunicación con Lima y, en definitiva, con el virreinato del Perú o cambiar la ubicación del enlace a la zona hondureña. La alternativa se mantendrá prácticamente durante todo el periodo colonial habiendo sido analizada por don Diego Angulo en su texto sobre Bautista Antonelli¹¹, pero al igual está presente en los trabajos de los investigadores que han reflexionado sobre esta parte del territorio americano¹². La pervivencia de este problema se continuaba en el siglo XVIII cuando don Matías de Gálvez, presidente de la Audiencia de Guatemala, realiza el camino entre la capital y el fuerte de San Fernando de Omoa¹³. Esta preocupación concretada en 1779 de mejorar las comunicaciones interoceánicas centroamericanas enlaza con la serie documental del Fondo Saavedra si tenemos en cuenta



2.—Batería de Santiago de la Gloria. Portobelo. Ingenieros militares Bautista Antonelli y Hernando Montoya (1600-1601).

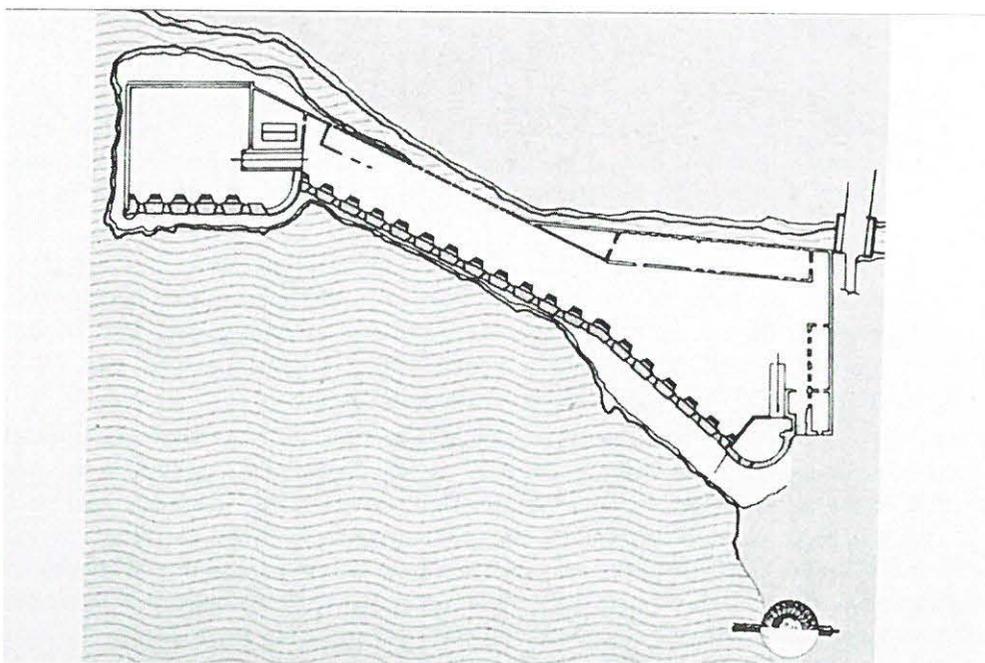
la relación que don Francisco Saavedra mantiene con la familia Gálvez y su nombramiento, el mismo año, como Comisario Regio en tierras americanas, cargo que desempeñará entre 1780 y 1783 que se concreta en una relación pormenorizada en su *Diario de la misión a América* ¹⁴.

La Real Orden fechada en 1555 y dirigida a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla solicita informes sobre la conveniencia o no de establecer como centro del tráfico Atlántico el puerto de la ciudad de Trujillo en Honduras e, incluso, se llega a sugerir la posibilidad de que dicho puerto centralizara la ruta novohispana hacia Veracruz, convirtiéndose de esta forma en el punto neurálgico de la Carrera de Indias¹⁵.

A este traslado a la región de Honduras respondía el memorial que realizó el procurador de Guatemala, Juan García de Hermosilla, hacia 1557, donde defendía que el tráfico interoceánico por Centroamérica se estableciera en el binomio Trujillo-Puerto Caballos (actual Puerto Cortés)¹⁶. Como señala Ramón Serrera los proyectos para centralizar el tráfico marítimo en Honduras tenían como objetivo hacer más fluidas las comunicaciones transversales entre el mar Caribe y el océano Pacífico con la finalidad primordial de romper la secular subordinación del tráfico centroamericano a los intereses mercantiles de los comerciantes veracruzanos y panameños. Las iniciativas con este objetivo se jalónarían intermitentemente desde el siglo XVI al XVIII¹⁷.

Las correspondientes a fines del siglo XVI fracasaron al igual que las posteriores, ya que eran muchos los inconvenientes que presentaban, tal como demuestra el interrogatorio presentado por Andrés Pérez de Salinas, Procurador General de Panamá, sobre los inconvenientes del cambio de la ruta comercial de Panamá al Puerto Caballos¹⁸. Las razones que se plantean para su rechazo son:

- Mala orientación, debido a su localización norte en el Golfo de Honduras, frente a la localización sur de Portobelo en el istmo panameño.
- Poca profundidad de la bahía natural lo que impedía el tráfico de barcos de gran tonelaje (superiores a 300 toneladas).
- No había ni lugares ni infraestructura para reparar navíos.
- Tierra insalubre por su clima cálido y húmedo, propensa a las enfermedades por la abundancia de mosquitos.
- Región poco poblada (el pueblo de indios mas cercano era San Pedro que se encontraba a 10 leguas).
- La ruta entre Puerto Caballos y la Bahía de Fonseca era de 80 leguas de mal camino con ciénagas, quebradas y ríos, con algunos pasos tan dificultosos que las mulas no podrían ir totalmente cargadas.
- Zona mal comunicada con el resto de puertos importantes de la Carrera de Indias. En concreto el documento destaca su mala comunicación con el puerto limeño de El Callao



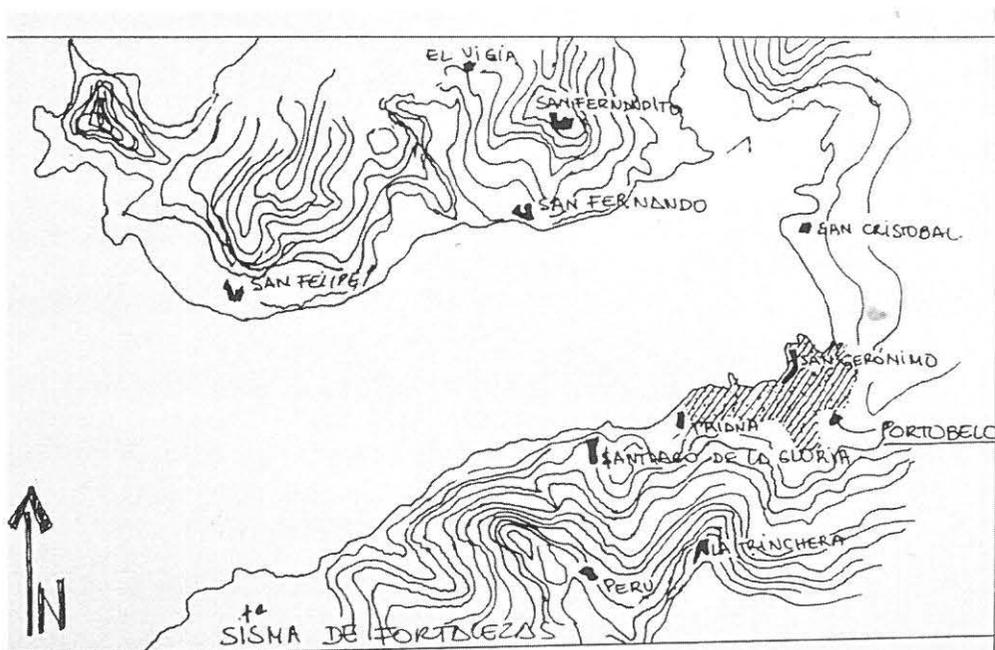
3.—Batería de San Jerónimo. Portobelo. Primer proyecto de Bautista Antonelli, renovado en el siglo XVIII.

debido a la existencia de islas en la ruta, tormentas frecuentes y corrientes marinas desfavorables.

- La imposibilidad de repostar agua durante la travesía marítima e inexistencia de puertos de auxilio en el camino. En cambio la opción panameña contaba con una red de puertos de auxilio como Islas del Rey, Filipina, Golfo de Nata, Punta de Viguera, Islas de Coyba y Quicara.
- La ruta de recogida de plata sufriría alteraciones y retrasos considerables en relación con la ruta establecida que era la siguiente: Potosí-Lima-Panamá-Nombre de Dios (aproximadamente 18 días desde El Callao a Nombre de Dios, 15 en el mar y 3 para atravesar el estrecho). En cambio, haciendo la ruta por Bahía Fonseca y de aquí a Puerto Caballos se tardarían dos meses en el mar y unos treinta días en la travesía terrestre. Se concluye que en el tiempo que se hace este itinerario se haría ocho veces el de Panamá-Nombre de Dios.

Al mismo tiempo que se rechaza la ruta Puerto Caballos-Bahía Fonseca se está analizando la opción Portobelo-Panamá, tal como documentan el memorial proponiendo una ruta alternativa a la de Panamá-Nombre de Dios y la respuesta de Su Majestad, de los años 1592 y 1593, respectivamente¹⁹.

Este conjunto documental es sumamente interesante pues plantea una detallada reflexión de la situación en la que se encuentra el comercio interoceánico y de los proyectos anteriores relacionados con la necesidad de encontrar un puerto que sustituyera a Nombre de Dios. Por



4.—Plano esquemático de Portobelo (Panamá).

ejemplo, hace referencia al memorial de Juan García de Herмосilla que proponía la ruta Puerto Caballos-Bahía Fonseca en el año 1557.

Tras el análisis de esta alternativa, se confirmó su incapacidad para soportar el tráfico comercial, por lo que se procedió, por orden de Su Majestad, a un detallado reconocimiento del terreno, como ya hemos señalado, en el año 1587 por parte de Juan Tejada y Juan Bautista Antonelli, quienes aprobaron la alternativa Portobelo-Panamá.

La importancia de este documento radica en varias cuestiones. La primera de ellas en las personas que intervienen directa o indirectamente: Juan Bautista Antonelli, ingeniero, Juan de Tejada, maestre de Campo y gobernador de la Habana, Francisco Valverde, conoedor de la zona, Juan García Herмосilla, ingeniero y procurador de Guatemala, el capitán Diego López de Quintanilla, alcaide de la Fuerza de la Habana, y García de Mendoza, nombrado virrey del Perú. Es decir un cúmulo de personajes directores de la política de Indias en sus distintos grados con responsabilidades sobre el terreno y técnicos expertos. Son los hombres de Estado filipinos, pragmáticos y dependientes de la Corona, que van a concretar el organigrama del funcionamiento administrativo del Estado de los Austrias.

En el documento fechado en 1592 vuelve a plantearse la opción de Honduras tras la información recogida por Juan de Tejada y Juan Bautista Antonelli que habían hecho reconocimiento en 1587 de la situación crítica de Nombre de Dios y proponían el traslado a Portobelo, indicando la necesidad de construir un solo fuerte en la entrada para protección del enemigo. Este informe, positivo, carecía de un anexo que explicara la situación del camino hasta Panamá, además la cercanía con Nombre de Dios (5 leguas) mantenía, a priori, los problemas de falta de salubridad. Estas carencias hacen que se vuelva a retomar la idea de Juan García Herмосilla de la vía hondureña que había sido planteada 35 años antes²⁰.

Para dar una respuesta definitiva al asunto la Junta de Puerto Rico en la que estaba García de Mendoza, nombrado virrey del Perú (no podemos olvidar la importancia de este enlace viario para el comercio peruano), ordena que Juan de Tejada²¹, Bautista Antonelli y Francisco Valverde²², vayan a inspeccionar la vía hondureña para cotejar, in situ, las alabanzas del informe de Juan García de Herмосilla, que también debía formar parte de la delegación²³. El informe emitido se puede concretar en los siguientes puntos:

Como datos positivos se señalan:

- Necesidad absoluta de cambiar el puerto de Nombre de Dios.
- La navegación a Puerto Caballos es segura y se tarda igual que a Nombre de Dios, en cambio el regreso a España sería mas rápido.
- Respecto a la geografía del lugar se afirma la capacidad de la bahía para los barcos, la calidad de la tierra del entorno para los mantenimientos necesarios, las posibilidades de reparar navíos por la existencia de madera, brea y alquitrán.
- Se ve, también, como favorable la existencia de bestias de carga para el traslado de las mercancías a la Bahía de Fonseca en el Océano Pacífico.
- La Bahía de Fonseca también es catalogada positivamente así como su entorno.

Ahora bien, los aspectos negativos eran cuantiosos. En lo que se refiere a Puerto Caballos:

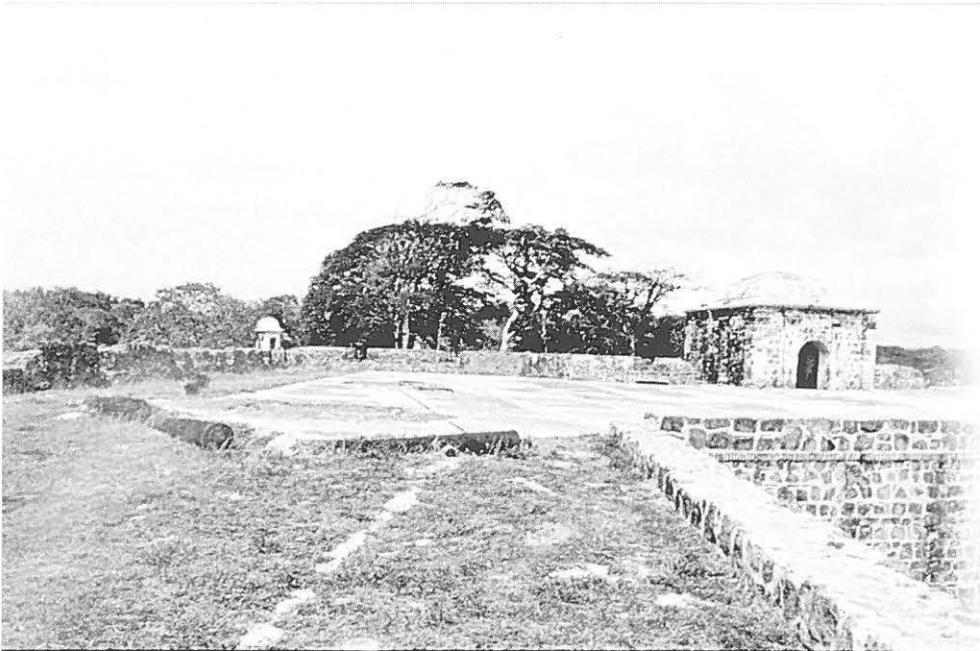
- Imposibilidad de defensa, incluso haciendo un fuerte y manteniendo dos galeras.
- Incapacidad de la caldera (bahía interior) para atracar buques de mas de 300 toneladas. A lo que se unían dificultades de maniobra en la entrada.
- Climatología adversa a excepción del mes de agosto, con abundancia de huracanes y vientos del norte.

En lo referente al camino de travesía:

- Poca población (se habla de la necesidad de tres o cuatro mil negros esclavos y quinientos pobladores españoles) y pocas mulas (se hace el cálculo de necesidades evaluándolas en quince mil).
- Caminos solo para recuas, imposibilidad de utilizar carros en 40 leguas de las 68 del camino total.
- Existencia de 7 ríos, teniéndose que realizar seis puentes y un servicio de barcas para el mas ancho.

Por último, la Bahía de Fonseca necesitaría, al igual que Puerto Caballos, una fortificación y dos galeras.

A estos inconvenientes locales se añadían la despoblación que se produciría en Tierra Firme, incluyendo los asentamientos de Nombre de Dios, Cartagena, Portobelo y Panamá, y el descalabro que sufriría la pesquería de perlas en Panamá. Por lo cual aconsejan el cambio de Nombre de Dios a Portobelo y no a Puerto Caballos.



5.—San Lorenzo del Chagres. Río Chagres (Panamá).



6.—Batería de Santiago. Portobelo (Panamá).



7.—Castillo de Santiago. Portobelo (Panamá).



8.—Batería de San Jerónimo. Portobelo (Panamá).

En paralelo este informe conlleva el que se encargó al virrey don García de Mendoza para que cuando llegase a Tierra Firme (Nombre de Dios) camino de Lima, inspeccionase el trayecto de Portobelo a Panamá que había sido el vacío que dejó el informe de Juan de Tejeda y Juan Bautista Antonelli en su inspección de 1587. El virrey no pudo detenerse el tiempo suficiente por la premura de llegar a Lima y encomendó su realización a la Audiencia de Panamá que, a su vez, delegó en el alguacil mayor y en algunos miembros del Cabildo de la ciudad.

El resultado de esta inspección fue bastante positiva ya que solo se tendrían que abrir 6 leguas de nuevo camino, pudiéndose utilizar en el resto del trayecto el que unía Nombre de Dios con Panamá. Además, la zona era rica en pastos y el sitio de Portobelo más salubre que el de Nombre de Dios al no existir ciénagas ni pantanos y estar más abierto a distintos vientos.

Ante esta información, el Consejo de Indias, aprueba el cambio de Nombre de Dios a Portobelo, construyéndose una fortificación de la que ya existían trazas de Antonelli, así como un torre de defensa que controlara el acceso por el río Chagres hasta la Venta de Cruces, a su vez se comenzaría a abrir el camino nuevo para unir con el viejo que contactaba con Panamá. Una vez realizados estos trabajos se inutilizaría definitivamente el puerto de Nombre de Dios y se cambiaría la población y la navegación a Portobelo.

El Consejo de Indias también arbitró medidas especiales de impuestos para poder asumir las obras de forma rápida, proponiendo nombramientos para los responsables del proyecto que



9.—Bateria de San Jerónimo. Portobelo (Panamá).

serían Antonelli, don Francisco Valverde, para el que se propone un oficio en el Perú, y el Doctor Villanueva Zapata, fiscal de la Audiencia de Panamá para el que se propone el nombramiento de oidor de dicha Audiencia.

Además, el Consejo señala para el desarrollo de la provincia de Honduras, ante los informes remitidos, la explotación de las tierras fértiles y de las minas poblando con labradores y esclavos negros. También remiten al Rey las plantas de los fuertes propuestos por Antonelli para los puertos de Caballos y Fonseca.

Este informe fue enviado al Rey con fecha 29 de agosto de 1592. El 24 de octubre de 1593 el monarca aprobaba lo referente a Portobelo y el camino hacia Panamá. El 27 de octubre del mismo año y el 3 de noviembre se acordaba el sistema de financiación, así como los cargos y sueldos de los encargados de llevar a cabo el proyecto. Los trabajos se iniciaron a partir de 1593 con ritmos discontinuos marcados por las necesidades y momentos bélicos, hasta el cambio definitivo de Nombre de Dios a Portobelo en 1597 tras la destrucción que el 6 de enero de 1596 realizara Drake en Nombre de Dios y la adecuación por Antonelli del nuevo camino a Panamá con el desmantelamiento del primitivo desde Nombre de Dios²⁴.

Esta documentación, junto al diseño histórico de la Carrera de Indias, permite analizar ésta como el resultado de una amplia reflexión histórica y geográfica, con análisis ciertos sobre el terreno, donde el interrogante sobre la conveniencia se mantuvo durante todo el antiguo régimen y, además, estas continuas dudas permitieron asentar y potenciar caminos alterna-

tivos, ocupando viejos sistemas de comunicación prehispánicos y articulando, en definitiva, la geografía americana, apuntando, una vez más, la importancia de las vías de comunicación en el conocimiento y control del organigrama del imperio.

NOTAS

1. LASERNA GAITÁN, Antonio Ignacio. *El Fondo Saavedra*. Granada: Universidad, 1995, p. 16.
2. NAVARRO GARCÍA, Luis. «Carlos III y América». En: AA.VV. *La América Española en la Época de Carlos III*. Sevilla: Archivo General de Indias, 1985, p. 11.
3. *Ibidem*.
4. GUTIÉRREZ, Ramón. «Espacio y fortificación en América (siglos XVI al XVIII)». En: AA.VV. *Andalucía en América. El legado de ultramar*. Madrid: Lunverg, 1995, pp. 145-161.
5. Cfr. ANGULO ÍÑIGUEZ, Diego. *Bautista Antonelli. Las fortificaciones americanas del siglo XVI*. Madrid: Hauser y Menet, 1942, pp. 16 y ss.
6. PAULA, A. «Espacios oceánicos y puertos de ultramar en la América Española (1500 al 1800)». En: AA.VV. *Andalucía en América...*, p. 72.
7. *Ibidem*, p. 72.
8. SERRERA, Ramón M. «La Organización de las Indias». En: AA.VV. *Descubrimiento, Colonización y Emancipación de América*. Historia de España. Tomo VIII. Barcelona: Planeta, 1995, p. 258.
9. MENA GARCÍA, Carmen. «El traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobelo a fines del siglo XVI». *Anuario de Estudios Americanos*, XL, (1983), p. 83.
10. — Documento nº 1: «Real Orden sobre la navegación de las Indias reducida a un solo puerto». (1555, Octubre, 26. Valladolid). Fondo Saavedra, Caja 33. Documento 3, Fol. 1 r.
- Documento nº 2: «Interrogatorio presentado por Andrés Pérez de Salinas, Procurador General de Panamá, sobre los inconvenientes de cambio de la ruta comercial de Panamá a Puerto Cavallos». (s.a., s.m., s.d., s.l.). Fondo Saavedra, Caja 33, Documento 22, Fols. 1 r. - 2 r.
- Documento nº 3: «Memorial proponiendo una alternativa a la ruta comercial de Panamá». (1592, Agosto, 29. Madrid). Fondo Saavedra. Caja 33. Documento 20. Fols. 1 r. - 4 v.
11. Cfr. ANGULO ÍÑIGUEZ, Diego. *Bautista Antonelli...*, pp. 41-44.
12. Cfr. MENA GARCÍA, Carmen. «El traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobelo a fines del siglo XVI». *Anuario de Estudios Americanos*, XL, (1983), pp. 83-85.
- *La Sociedad de Panamá en el siglo XVI*. Sevilla, Diputación, 1984.
- VILA VILAR, Enriqueta. «Las Ferias de Portobelo: Apariencia y Realidad del Comercio con Indias». *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo XXXIX, (1882), pp. 275-340.
- CASTILLERO CALVO, Alfredo. «La Ruta Transistmica y las comunicaciones marítimas hispanas, siglos XVI al XIX». En: AA.VV. *Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas*. Madrid: CEHOPU, 1985, pp. 135-151.
- SERRERA, Ramón María. *Tráfico Terrestre y Red Vial en las Indias Españolas*. Madrid: Dirección General de Tráfico. Lunverg, 1992, pp. 73-129.
13. *Ibidem*, p. 58.
14. LASERNA GAITÁN, A. I. *El Fondo...*, p. 11 y Fondo Saavedra, Caja Nº 48.
15. Cfr. Apéndices, Documento nº 1.
16. El documento se publicó en el tomo XXI de la Colección Fernández Navarrete (Madrid: Imprenta Real, 1825). Cit. en MENA GARCÍA, C. *El traslado de la ciudad...*, p. 79; y SERRERA, R. *Tráfico Terrestre...*, p. 77.
17. SERRERA, R. *Tráfico Terrestre...*, p. 58.
18. Cfr. Apéndices. Documento nº 2.
19. Cfr. Apéndices. Documento nº 3. Sobre el traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobelo el mejor análisis, con fuentes documentales de primera mano donde se analiza todo el proceso, es el de MENA GARCÍA, Carmen. *El traslado de la ciudad de...*, pp. 71-102.

20. Este memorial fue firmado también por el capitán Pedro Ochoa de Leguizamón, alcaide de Nicoya. Los intereses de este personaje en el cambio de ruta le llevaron a una gran polémica profesional y personal con Bautista Antonelli hasta la descalificación moral del segundo. Cfr. ANGULO ÍÑIGUEZ, D. *Bautista Antonelli...*, pp. 41-44.

21. Finalmente Juan de Tejeda no irá en el grupo al ser nombrado gobernador de la Habana y tenerse noticias de armadas enemigas que podrían amenazar la ciudad, siendo sustituido por el Capitán Quintanilla.

22. D. Francisco Valverde tendría como misión posterior llevar el informe personalmente al Consejo de Indias

23. ANGULO ÍÑIGUEZ, D. *Bautista Antonelli...*, p. 33. Refiere que también formó parte de la expedición el capitán Pedro Ochoa de Leguizamón que había firmado el memorial citado de Hermosilla.

24. Cfr. MENA GARCÍA, Carmen. *El traslado de la ciudad de...*, pp. 86-99 y ANGULO ÍÑIGUEZ, D. *Bautista Antonelli...*, pp. 60-80.

APÉNDICE DOCUMENTAL DOCUMENTO N° 1:

Fondo Saavedra. Caja 33. Documento 3. Fol. 1r.

1555, octubre, 26. Valladolid.

«Real orden sobre la navegación de las Indias reducida a un solo puerto».

Al margen: «Sobre la navegación de las Indias reducida a solo un puerto.

El Rey:

Nuestros ofiçiales que residis en la çiuðad de Sevilla en la casa de la contrataçion de las Indias, en el nuestro consejo dellas, se a dado una petiçion cuyo traslado y raçon esta en que como vereis se diçe que conviene que la derrota que lleban las naos que parten para la prouinçia de Tierra Firme, y navegaçion que de alli se haçe para el Peru, se mude y pase por la prouinçia de Honduras del puerto de la çiuðad de Truxillo, y lo mismo de las naos que ubieren de yr a la Vera Crus y Nueva España a Panuco y que bayan a surgir todas al dicho puerto de Truxillo, por ser navegaçion muy mas segura y tierra sana. Y porque si esto se pudiese haçer, pareçe que seria de mucho probecho para la dicha navegaçion y paso de la mar del sur, avemos acordado de os mandar con esta el traslado de la dicha petiçion firmada de Juan de Samano, nuestro secretario. Por ende yo vos mando que luego que lo recibais veais el traslado de la dicha petiçion y hagais llamar ante vosotros las personas que os pareçiere que tienen notiçia de aquella navegaçion e costa y puertos, y en su presençia lo hagais todo leer y que os den su pareçer cerca dello, el qual nos imbiareis juntamente con el vuestro. Fecha en la villa de Valladolid a beinte y seis dias del mes de octubre de mil y quinientos y cinquenta y çinço años, la primera, refrendada de su mano, señalada del consejo.

Sevilla de 1555, f. 132”.

DOCUMENTO N° 2:

Fondo Saavedra. Caja 33. Documento 22. Fol. 1r.2r.

1592, s.m. s.d. s.l.

«Interrogatorio presentado por Andrés Pérez de Salinas, Procurador General de Panamá, sobre los inconvenientes del cambio de la ruta comercial de Panamá a Puerto Caballos».

«Sobre los inconvenientes de pasar la descarga a Puerto de Cavallos.

Sobre ésto se presentó petición por Andrés Pérez de Salinas, Procurador General de Panamá,

pidiendo que se hiziesen sobre ello averiguaciones i para ello se presentó un interrogatorio de 24 preguntas que son:

1. Si tienen noticia del Puerto de Cavallos i de la caldera i camino a la Bahía de Fonseca i viage della al Perú.

2. Que el que llaman Puerto de Cavallos es playa, i de mucho riesgo por ser travesía del norte que siempre reyna allí, i huracanes i costa oscura i difícil de reconocer.

3. Que el puerto de la caldera una legua de la ciudad que es el de Cavallos es pequeño cercado de manglares de muchos baxos i tan poco fondo que ni vacíos pueden entrar en él navíos de 300 toneladas arriba, i así no se pueden cargar ni descargar en él, i en 10 días que este allí un navío se pasa de broma, a cuya causa aun los vacíos no quieren estar en él.

4. Que por lo dicho, los navíos surgen en la punta más alta fuera de la caldera para descargar, con amarras i trinquete alerta, para que en aviendo borrasca hazerse a lo largo.

5. Que en toda la costa ni muchas leguas a la redonda no ay parte donde se pueda reparar un navío, por ser baxos i mar brava, en la qual no se puede navegar sino por San Juan a causa de los muchos nortes i tormentas.

6. Que el sitio del pueblo es malo, tierra baxa i anegadiza de muchos mosquitos, i quando ay avenida del río lo cubre todo i recae enferma, donde de la gente que va en las naos se muere la tercia parte i los demás enferman por la destemplança, calor i humedad.

7. Que la gente del pueblo es poca i pobre, i la tierra necesitada de bastimentos, poco cultivada i poco fértil, sin llano en 20 leguas. Ni ay indios hasta el pueblo de San Pedro que esta 10 leguas, i 20 la carne que se come, i el camino lleno de tigres muy encarnizados.

8. Que del dicho puerto a la Bahía de Fonseca ay 80 leguas, las 10 al pueblo de San Pedro i de allí a Comayagua 30, i de allí a San Miguel 30, i de allí a la bahía 10.

9. Que las 10 leguas primeras a San Pedro son de muy mal camino de montañas i ríos i cienagas, de muchas aguas en invierno, que las ocho leguas se caminan por agua de una cienaga i ay muchos tigres.

10. Que por lo malo destas 10 leguas apenas en 80 mulas ay 10 que pasen cargadas i a estas llaman golferas, i van pasando la ropa de las demás, que para la grosedad de una flota fuera de mucho embaraço, i así es tenido el dicho camino por el peor de las Indias.

11. Que de San Pedro a Comayagua ay grandes ríos i quebradas i pasos malos de cienagas i atolladeros que parece imposible caminar por lo menos en invierno.

12. Que desde Comayagua a San Miguel es despoblado i la mitad o más es tierra fragosa de montañas, dos o tres ríos caudalosos i muchos pasos malos, i de allí a la bahía que ay más de 10 leguas es todo mal camino anegadizo, como lo es toda la costa del sur, todo manglar i mosquitos i donde caen muchos rayos i ay muchos temblores, i la bahía cria tanta broma que en pocos días come los navíos.

13. Que de la bahía al Perú forçosamente se ha de pasar el golfo del Papagayo, que todo el año es tormentoso i de peligro i largo, particularmente de diciembre a mayo, i la costa deste golfo i bahía es ahumada i cubierta de nublados la mayor parte del año, i más en el invierno que es desde mayo a diciembre, i los vientos oeste i de sudeste que corren de ordinario son travesía i las aguas por allí corren mucho.

14. Que demás de lo dicho, para ir al Perú, han de reconocer las Islas de Coyba, que es a donde van a reconocer en invierno los navíos de Panamá, porque en el verano desde Panamá a Payta van en popa i con brevedad.

15. Que queriendo atravesar de la bahia al Peru demas de ser la navegacion peligrosa por las tormentas dichas, lo es por las corrientes contrarias i calmas enmarandose, i en esta navegacion se han perdido navios sin saberse donde, como, ni porque, i es porque ay islas y baxos, lo qual falta de Panama al Peru.

16. Que de los navios que salen de la bahia i del Realejo se pierden muchos con no serlo los que salen, i si lo fuesen i tan cargados como van de Panama, se perderian los mas.

17. Que sería menester llevar la mayor parte de la carga de agua, por no tener donde tomarla hasta la Isla del Caño, con mucho riesgo por ser la navegacion larga hasta alli, i que aun en verano es dificil tomar la dicha isla por las muchas brisas que ay.

18. Que si en el viage sucediese desaparejarse navio o otra necesidad de tomar puerto, no teniendo viento largo para poder arribar a la misma bahia, no ay otro si no dar a la costa i perderse, por ser brava i despoblada i de guerra, lo que no es desde Panama que tienen las Islas del Rey, Filipina, golfo de Nata, Punta de Viguera, Islas de Coyba i Quicara que son puertos proveidos i bolver a Panama facil.

19. Que la plata del Rey se cobra en Potosi por enero i febrero, i se trae a Lima donde se acaba de recoger por abril, i por mayo sale para Panama en que tarda 15 dias, i de Panama llegan las recuas a Nombre de Dios en 3 dias, en que van mas de mil mulas, i aunque ay mucha diligencia i el camino es tan breve, tarda en llegar toda la plata hasta 15 de junio i mas, i esta orden no se puede mudar por razon de las cobranças.

20. Que para llevar la plata desde Lima a la Bahia tardaria en la mar mas de 2 meses, i por ser en mayo iria con riesgo de muchas tormentas por la proa, i aver de pasar el Golfo de Papagayo, que haze desgarrar los navios i perderse muchos.

21. Que de la bahia a Puerto de Cavallos tardaria una recua mas de treinta dias, i seria imposible bolver sin descansar otros 10 dias por lo menos, de suerte que en un año solo de ida i buelta tardaria dos meses i moririan la mayor parte de las mulas, i en el tiempo que se haze este viage se hazen ocho de Panama a Nombre de Dios.

22. Que por la mucha dilacion de Lima a la bahia, i della con la plata i pasajeros a Puerto de Cavallos, avria tanta dilacion que hasta octubre no podria salir de alli la flota, i con notable riesgo por reynar alli los nortes i huracanes i ser ordinarias las tormentas en aquel tiempo i en aquella costa.

23. Que el mismo inconveniente avria en pasar la ropa i de las flotas porque tardaria mas de dos años, i por ser la tierra muy humeda i caliente, muchas las aguas, rios i pantanos se perderian muchas mercaderias, i serian excesivos los gastos, porque en poco tiempo las recuas vendrian en disminucion i los fletes serian crecidos asi por la tierra como por la mar.

24. Oigan».

DOCUMENTO Nº 3:

Fondo Saavedra. Caja 33. Documento 20. Fol. 1 r.-4 v.

1592, agosto, 29. Madrid.

«Memorial proponiendo una alternativa a la ruta comercial de Panamá».

1593, octubre-noviembre, 24 y 3, s.l.

«Respuesta de Su Majestad al memorial».

«Señor:

La poca salud que con experiencia se ha conocido en Nombre de Dios i la mucha descomodidad de aquel puerto i la aspereza del camino que ay hasta Panama, ha obligado de muchos años a esta parte a mirar si la descarga que alli se haze de las mercaderias que se llevan destos Reynos se podria mudar a otra parte donde cesasen estos inconvenientes o fuesen menores, i ha mas de 35 años Joan Garcia de Hermosilla dio noticia de que esta descarga i contratacion se podria mudar a la provincia de Honduras al Puerto de Cavallos, afirmando que desde alli se podrian llevar por tierras i en carros las mercaderias a la Bahía de Fonseca que es en la mar del sur para navegarlas desde alli al Peru, asegurando tambien que esta navegacion es mas breve, mas segura i mas acomodada que la que se haze desde Panama, i dio juntamente relacion de la fertilidad de toda la tierra que ay desde Puerto de Cavallos al de Fonseca i de las muchas minas que ay en ella, i provisión de bastimentos en toda aquella comarca. I para entender el fundamento que esto tenia se le dieron en el Consejo Real de las Indias, algunas cédulas y cartas de Vuestra Magestad, i en virtud dellas i de otros recados que llevo hizo muchas informaciones así en Nombre de Dios, i Panama, i Cartagena como en las Provincias de Honduras i otras partes. I truxo relacion i parecer de la Audiencia de Guatemala, i como quiera que todos estos recados se vieron en el Consejo no parecio que por ellos se podia tomar resolucion en que se hiziese ninguna mudança, i porque siempre los generales de la flota i otras personas han ido encareciendo las dificultades del puerto de Nombre de Dios i el riesgo con que entran alli las flotas. El año de 87 embiando Vuestra Magestad al maestre de campo Joan de Texeda i al ingeniero Joan (tachado) Baptista Antoneli para ver que fortificaciones convenia hazerse en las Indias, les mando Vuestra Magestad que tambien viesen la disposicion del Puerto de Nombre de Dios i el camino para Panama, i la disposición i sitio de Puertovelo, i si podia aver camino acomodado desde alli a Panama.

I aviendo buuelto de aquella jornada, hizieron relacion de la precisa necesidad que avia de que se mudase la descarga de Nombre de Dios, por estar el puerto casi ciego i con muy grandes descomodidades i peligros, i de manera que no se puede fortificar en él cosa alguna, i aprobaron mucho el puerto de Puertovelo i la disposicion que tiene para asegurar la entrada de enemigos con un fuerte i para que se pueda hazer alli buena poblacion, i no truxeron mas relacion del camino para ir a Panama que la que les dieron unos negros de los que estan poblados alli, porque ellos no se pudieron detener a verlo, ni hazer mas diligencia sobre ello. I aviendo mandado Vuestra Magestad que se viese todo esto en la junta de Puerto Rico, asistiendo en ella don Garcia de Mendoza que estava proveido por Virrey del Peru se confirio largamente sobre esta mudança, i por entenderse que aunque el puerto de Puertovelo fuese buena no se mejoraba la falta de salud de Nombre de Dios no aviendo mas que 5 leguas de distancia del un sitio a otro, i la poca certinidad que avia de que fuese bueno el camino que se huviese de abrir, i por las buenas calidades que se refirieron de la Provincia de Honduras i puertos de Cavallos i de Fonseca i de sus comarcas, resolvió Vuestra Magestad que los mismos Joan de Texeda i Baptista Antoneli i con ellos don Francisco de Valverde que por aver estado en aquella Provincia tenia noticia della fuesen aver i reconocer personalmente todo lo que se avia referido de los dichos puertos i de la tierra que ay entre ellos i todo lo demas necesario para el fin que se tenia.

I conforme a la instruccion que se les dio hiziesen la averiguacion i diligencia necesaria i quedandose en las Indias los dichos Joan de Texeda i Baptista Antoneli embiasen con don Francisco de Valverde la relacion de lo que a todos huviese parecido, i que el dicho Joan Garcia de Hermosilla fuese con ellos como persona que tanta noticia tiene de aquella tierra. I aviendo partido de aqui para este efecto juntos mando Vuestra Magestad que Joan de Texeda se quedase en la Havana por gobernador della, porque avia nueva de enemigos que ivan sobre aquella fuerça. I se le ordeno que embiasse otra persona en su lugar con los dichos don Francisco de Valverde i Baptista Antoneli, i

por esta causa fue con ellos el Capitan Quintanilla, de quien Joan de Texeda hizo buena relacion, i por la que él i el ingeniero han embiado, i lo que ha hecho por escrito i de palabra en el Consejo don Francisco de Valverde, que volvió, consta:

Que es forçoso que del Puerto de Nombre de Dios se mude la descarga por los inconvenientes que se han referido, que cada día van siendo mayores, i de mayor peligro la entrada del puerto.

Que la navegacion de España al Puerto de Cavallos es segura partiendo por el tiempo que esta ordenado vayan las flotas de la Nueva España, i que a la ida se tarda lo mismo que yendo a Nombre de Dios i que a la buelta es mas corto el viage desde el Puerto de Cavallos.

Que el puerto i Bahía de Cavallos es bueno, limpio i muy grande, i que tiene dentro de si una caldera con una boca i canal por donde se entra en que pueden caber mucha cantidad de naves que casi sin amarras estan seguras.

Que el puerto i tierra son sanos, i las comarcas circunvecinas son fertiles i abundantes de todos los mantenimientos necesarios para sustentarse las flotas, i hazer aguadas i provision para la buelta, i que ay la madera necesaria para hazer i adereçar navios, i brea i alquitran, i otras cosas que son menester para ello.

Que tambien ay cantidad de bestias de carga para pasar las mercaderias de las flotas hasta el Puerto de Fonseca, i que la tierra es dispuesta para que se puedan acrecentar estas.

Que ay muchas minas i muy ricas, asi de oro como de plata , i que no se benefician por falta de gente, i que la tierra es muy fertil para producir qualesquiera semillas i plantas.

Que el Puerto y Bahía de Fonseca es uno de los mejores que ay en la mar del sur, i en que concurren todas las buenas partes que son necesarias para esto, i que los navios que estuvieren en él i en el de Cavallos estaran muy seguros de vientos, i que toda su comarca es muy fertil, muy sana i bien poblada, i que tiene a 12 leguas el Puerto del Realejo donde se fabrican muchos navios.

Mas las dificultades que hallan los comissionados para hazerse la mudanza que se ha tratado de la descarga de las flotas al Puerto de Cavallos son:

Que aquel puerto es bahia abierta donde de los enemigos no podrian estar seguras las flotas porque no se les podria defender la entrada si la quisiesen acometer.

Que la entrada i canal deste puerto a la caldera del, no tiene mas que hasta 32 pasos de ancho i hasta 4 braças de agua por lo qual no pueden entrar en ella navios cargados de mas de 300 toneladas, i si fueren de mayor porte se han de descargar para entrar i salir.

Que qualquier navio que a la entrada o salida desta canal tocara en algun baxo della o se atravesare, aunque no terna ningun peligro por ser el suelo de arena, entre tanto que se sacare aquella impedira la salida o entrada a las demas naos.

Que la tierra del Puerto de Cavallos es oscura y llena de nieblas, i que quando las ay con dificultad se puede reconocer para entrar en el puerto, i que para el no se puede navegar sin riesgo sino es saliendo de España por Mayo o Junio como esta dicho, de manera que la entrada en el puerto de Cavallos sea en todo Agosto para ser buena i sin riesgo la navegacion, porque en pasando Agosto son muchos los nortes i uracanes en aquella costa como en la de Nueva España i por esta causa yendo mas tarde llevarian peligro, lo qual çesa navegando para tierra firme que se puede hazer en todo el año, aunque desde octubre hasta febrero ay algun riesgo desde España hasta pasar las Islas de Canarias.

Que la tierra que ay desde el Puerto de Cavallos a la Bahía de Fonseca no esta bien poblada porque ay poca gente en ella, asi de españoles como de indios, por lo qual faltarian bastimentos para la gente que fuese en las flotas.

Que de las 68 leguas que ay del un puerto al otro, casi las 40 son de camino desacomodado para carros porque ay algunos pasos por donde seria imposible que pudiesen pasar i que costaria mucho abrirle, adereçarle i repararle, i que ay en él siete rios caudalosos sin puentes, i que para pasarse de ordinario seria necesario hazerse seis puentes, i en uno de los dichos rios por ser mas ancho que los otros ponerse una barca.

Que para alguna defensa de los dos puertos de Cavallos i de Fonseca seria necesario hazerse dos fuertes que costarian mucho i defenderian poco, porque como se ha dicho son bahias, i que tambien serian menester quatro galeras, dos en cada uno dellos, i para sustentar estas i la gente de los fuertes costaria en cada un año 114 mil ducados sin la fabrica de los puertos que tenia de costa 130 mil.

Que por la mucha distancia que ay del un puerto al otro, i no ser el camino a proposito para andar carros por él, serian menester para el acarreo de las mercaderias cerca de 15 mil mulas i mucho bastimento para sustentarlas, i que en la comarca del Puerto de Cavallos no ay pastos por ser todo monte espeso, i que es menester mucho tiempo i gente para roçallo.

Que las personas que, conforme a unos papeles que los años pasados truxo Joan Garcia de Hermosilla, se obligavan de pasar las mercaderias del un puerto al otro por precio señalado i moderado cada carga, i dar de cada una dos ducados para el adereço del camino, no lo pueden cumplir, porque los mas dellos son muertos sin haciendas i sus herederos, i la demas gente de la tierra es poca i pobre i no se quieren obligar a lo que los pasados.

Que seria necesario llevar tres o 4 mil negros, asi para el servicio de las recuas como para cultivar la tierra i las minas, i hasta 500 pobladores casados por aver pocos indios.

Tambien consideran que haziendose la mudança de la descarga a la provincia de Honduras, la de tierra firme se despoblaria, i los puertos de Nombre de Dios i de Cartagena i Puertovelo i el de Panama en la mar del sur quedarian desamparados, i tambien cesaria la pesqueria de las perlas de Panama i de todo esto podria resultar daño.

I por todas estas consideraciones i causas les parece a los comisionados que conviene que la descarga de Nombre de Dios se pase a Puertovelo i no a Puerto de Cavallos.

Tambien se encargo al Virrey don Garcia de Mendoza que en llegando a tierra firme hiziese diligencia para saber si se podria abrir camino desde Puertovelo a Panama, para que pudiesen andar por él las recuas que ora van desde Nombre de Dios, i él por no poder detenerse a que se pudiese hazer esta diligencia, la encargo a la Audiencia a quien tambien se ordeno que la hiziese. I por la relacion i los papeles que ha embiado parece que cometio al Alguazil Mayor della que con algunas personas del Cabildo de la ciudad i otras inteligentes fuese a descubrir i reconocer aquel camino, i que aviendolo cumplido, anduvieron con azemilas cargadas desde la Venta de Cruces hasta Puertovelo, i refieren que no es mas largo este camino que el que va a Nombre de Dios, i que las 13 leguas se han de andar por el camino viejo que ora se usa reparandole, i que el nuevo que se ha de abrir hasta Puertovelo son 6 leguas, i que tiene disposicion para que sea mejor que el de Nombre de Dios, i que se puede andar en quatro jornadas, i que en este camino ay buenos pastos i que se puede sembrar i coger frutos, i que el sitio de Puertovelo sera mas bien sano que el de Nombre de Dios porque no tiene cienagas ni pantanos en su contorno, i que todos los vientos corren en aquel sitio.

I aviendo visto el Consejo todos los papeles referidos, i considerado este negocio, como la sustancia i calidad del obliga, tratado i conferido sobre ello, le parece que por estar el Puerto de Nombre de Dios segun la relacion que todos hazen tan ciego i peligroso, i ser aquel sitio tan enfermo, i el camino tan aspero i fragoso i la bondad que refieren todos de Puertovelo tan grande,

i estar solas cinco leguas de Nombre de Dios en la misma provincia, i tan cerca del rio de Chagres por donde suben en barcos muchas mercaderias hasta la Venta de Cruces que esta a 5 leguas de Panama, i por las otras comodidades que se representan que sera muy conveniente que la poblacion de Nombre de Dios se mude a Puertovelo, al sitio que esta señalado por Joan de Texeda i el ingeniero o al que pareciere mejor, i que alli vayan las flotas a descargarse i a recibir la plata que huvieren de traer a España, porque con esto no se descompone nada de lo que toca a Panama i Cartagena, ni se muda la navegacion, si no sola la descarga de un puerto a otro mejor.

Para hazer esta mudança ha parecido que conviene que se haga primero en Puertovelo el fuerte que a Joan de Texeda i al ingeniero les parecio, en la parte que ellos señalaron. Que aviendose visto la planta i traça dello en la Junta de Puerto Rico, con su parecer Vuestra Magestad lo aprobo, i que juntamente se comience el camino que se ha de abrir i adereçar para que a un mesmo tiempo se acabe lo uno i lo otro. I quando el fuerte este puesto en defensa se mude la poblacion de Nombre de Dios alli. I que para asegurar que en aquel puerto de Nombre de Dios no pueda entrar ningun navio de enemigos, quando se començare la descarga en Puertovelo se cierre con dos o tres naos que huvieren de dar al traves de las que fueren en la primera flota que ha de entrar en Puertovelo, con que se asegura que por alli no pueda pasar ninguna persona a Panama, quanto mas que afirman todos que en 6 meses que se dexa de andar el camino que aora se usa se cerrara de manera que sea imposible pasar por él.

Que tambien se podra hazer una torre fuerte a la boca del rio de Chagres como parecio a Joan de Texeda i al ingeniero para que por alli no puedan subir algunas lanchas de enemigos a la Venta de Cruces, con que se entiende que todo aquello estara seguro.

Para hazer todo esto con la brevedad i diligencia que conviene desde que se aya començado a poner mano en ello sera menester cantidad de dinero, i aunque lo del fuerte es a cargo de Vuestra Magestad todavia ha parecido que para esta obra i la del camino se puede imponer un ducado en cada carga de mercaderias de las que se llevan de Nombre de Dios a Panama, asi por tierra como por el rio de Chagres por tiempo de dos años. I porque aora se reparte para el reparo del camino ordinario medio por 100 en la plata que se trae a estos reinos, que se reparta de aqui adelante uno por 100 por los mismos dos años para hazer estas obras, i despues se continue el medio por 100 que aora se paga. I porque no se puede juzgar aora lo que sera menester para estas obras ni lo que estos derechos montaran que se ordene a las personas a cuyo cargo huvieren de estar que consideren lo uno i lo otro, i si fuere poco lo que se aplica para esto lo avisen a Vuestra Magestad i al Consejo para que se mire de donde se podra proveer lo que faltare para que se use de la diligencia que conviene en acabarlas.

I porque es menester que estas obras se hagan con mucha presteza, brevedad, i que se gaste la hacienda que en ellas se huviere de convertir con buen recaudo i acertadamente, ha parecido que conviene que el ingeniero Baptista Antoneli vaya alli para que por su orden se hagan, conforme a la resolución que Vuestra Magestad tomare, pues tiene en su poder las traças de todo, i que tambien es necesario encomendarlas a las personas que con asistencia ordinaria i mucho cuydado atiendan a ellas.

I hase considerado que seria muy a proposito don Francisco de Valverde porque tiene inteligencia desto, i ha andado en esta comision con el ingeniero, con quien se llevara bien, i con su diligencia fia el Consejo que se executara lo que se ordenare, i ha parecido que para que se acerte esto que sera de mucho trabajo i vaya mas contento que se le podria dar un oficio en el Peru conforme a la calidad i prendas de su persona, para que acabada esta comision pueda ir a servirle, con que tambien usara mas diligencias.

I porque don Francisco no podra acudir a todo aviendose de hazer el camino i el fuerte a un mismo tiempo, ha parecido que la una destas dos cosas se podia encomendar al Doctor Villanueva Zapata, fiscal de la Audiencia de Panama, dandole la plaça de oydor della, que se ha de proveer por lo que ha servido i ser tan antiguo, i la noticia i experiencia que tiene de aquella tierra, para que ambos i el ingeniero con ellos, ayudandose todos, i teniendo buena correspondencia i cuydado de proveer los bastimentos, i materiales, i todo lo demás necesario, pongan mucha diligencia en que tenga todo el breve fin que se desea, i no se halla otra persona en aquella Audiencia i provincia a quien esto se pueda cometer con la satisfacion que a estos dos, i ambos se juzga que son necesarios.

Tambien parece que es necesario que se encargue a la Audiencia que haga dar el calor i favor necesario para esta mudança, i tienese por cierto que como todos los de aquella tierra son tan interesados en ella, i en que no se pase de alli al Puerto de Cavallos como se ha tratado la contratacion del Peru, que ayudaran con mucho cuydado a que se execute con brevedad lo que se ordenare que se haga para esta mudança.

I por los inconvenientes que se han representado ha parecido que no conviene ni se puede hazer la mudança a Puerto de Cavallos, mas que por ser aquella provincia de Honduras tan fertil como todos dicen i tan llena de minas es muy necesario que se de orden en poblarla, asi de labradores como de negros, para que se puedan beneficiar las minas i cultivar la tierra, de que podria resultar mucho aprovechamiento. I que para ello Vuestra Magestad se sirva de ayudar i favorecer esta causa por los medios i en la forma que fuese mas a proposito para que se consiga este fin. I conforme a la resolucion que Vuestra Magestad fuere servido de tomar en todos los puntos que se han referido, el Consejo procurara que se use en la execucion della, de la diligencia i medios posibles, i ira dando cuenta a Vuestra Magestad de lo que se hiziere, i por si Vuestra Magestad fuere servido de ver las plantas i descripciones que el ingeniero ha embiado de los puertos de Cavallos i de Fonseca se le embian i no van las relaciones por ser largas i tocar otras materias i averse resumido en esta consulta lo que contienen que sea de sustancia para lo que toca a esta mudança. En Madrid a 29 de agosto de 1592.

Respuesta de Su Magestad:

Pues se tiene por tan necesaria la mudança de la descarga de Nombre de Dios a Puertovelo sera bien que luego se de traça como esto se ponga en execucion, embiando para ello a don Francisco de Valverde como persona que tiene tanta noticia e inteligencia de aquello, dandole licencia que por el tiempo que durare esta ocupacion pueda servir otro su oficio, i ordenando a Baptista Antoneli vaya alla si no fuere partido o se embie otro qual convenga. I quanto a la forma de aver el dinero con que se ha de hazer asi lo del fuerte como lo del camino nuevo, presupuesto que conviene que asi lo uno como lo otro se haga con mucha brevedad, vease con mucho cuydado que cantidad se cree sera menester para ello i de donde podria sacarse sin incovenientes i se me avise dello. A 24 de octubre de 1593.

Por otra consulta de 27 del dicho mes de octubre se pidió respuesta en quanto a la situacion del dinero i se respondió que se librase lo que fuese menester en lo procedido de los nuevos arbitrios.

Por otra de 3 de noviembre se propuso que de los nuevos arbitrios se tomasen 100 mil ducados i que se impusiese medio ducado en cada carga que se llevase, i el medio por 100 que se cobrava para reparos del camino. I que los comisarios i Audiencia vean lo que sera necesario i de que se podra sacar. Que don Francisco de Valverde era factor de Mexico con 510 mil maravedis, i que el que sirviese por el avia de gozar la mitad, i que se le den cada año 2400 ducados, i al oydor que tenia 2 mil maravedis se le acrecentasen otros mil ensayados mas. I al ingeniero sobre los 1.200 ducados que tenia otros 600 mas, todo por el tiempo que durare la obra. Respondio Su Magestad que asi se hiziese...».

